

## ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК КОМПОНЕНТ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИКІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ

ІВАНЧЕНКОВА Лариса<sup>1</sup>, ЛАГОДІЄНКО Володимир<sup>2</sup>,  
БАБАН Тетяна<sup>3</sup>, БУРЦЕВ Олександр<sup>4</sup>, ГОРОДЕЦЬКА Тетяна<sup>5</sup>

<sup>1</sup>Одеський національний технологічний університет

<http://orcid.org/0000-0002-8402-4637>

<sup>2</sup>Одеський національний технологічний університет

<https://orcid.org/0000-0001-9768-5488>

<sup>3</sup>Державний біотехнологічний університет

<https://orcid.org/0000-0001-8252-901X>

<sup>4</sup>Одеський національний технологічний університет

<https://orcid.org/0000-0003-0585-6708>

<sup>5</sup>Державний біотехнологічний університет

<https://orcid.org/0000-0001-7350-2624>

Стаття присвячена вивченню особливостей транспортної інфраструктури як компонента системи транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. В цьому дослідженні вивчено загальний стан системи транспортного забезпечення в Україні, розглянуто особливості вартісних показників послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції в різних регіонах України, особливості рівнів безпеки перевезень при застосуванні різних видів транспорту. Оскільки в наданні послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції задіяні всі види транспорту, то надані характеристики можуть бути задіяні у формуванні подальшого стратегічного планування та вдосконалення транспортного забезпечення у регіонах з різним рівнем сільськогосподарської фрагментарності для якісного доступу до послуг із транспортного обслуговування. Транспортна інфраструктура знаходиться у постійному вдосконаленні, тому врахування особливостей потреб різних типів споживачів транспортних послуг має бути враховано в процесі створення стратегій модернізації транспортної галузі.

Ключові слова: інфраструктура, логістична діяльність, транспортне обслуговування, сільськогосподарська продукція, транспортна система, тарифи, сільське господарство, засоби захисту рослин.

<https://doi.org/10.31891/mdes/2025-16-34>

Стаття надійшла до редакції / Received 11.04.2025

Прийнята до друку / Accepted 07.05.2025

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ

#### ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Умови якості транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції залежать від наявності структурних компонентів та стану транспортної інфраструктури. Продукція сільськогосподарського виробництва має широкий спектр особливостей. В багатьох випадках якість кінцевого продукту сільськогосподарського виробництва залежить від умов транспортування, які в свою чергу регулюються станом транспортної інфраструктури.

### АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Інфраструктурне забезпечення системи транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції досліджується багатьма вітчизняними авторами, зокрема Висоцька, М. [1], Галькевич, М. [2], Гончарова, І. [3], Євтушенко, В., Шуба, Т., Цвятко, Л., Попкова, Д. [4], Загірняк, Д. М., Залуніна, О. М., Чумакова, А. Г. [6], Кирлик, Н. [9], Ковтун, Т. А., Сомкова, Т., Ковтун, Д. К. [11], Копилова, В. О., Пічугіна, Ю. В. [12], Круглов, В. [13], Лелеченко, А. [14], Чобіток, В., Літвінчик, С. [17]. Проблема відповідності існуючих засобів транспортної інфраструктури та шляхів її покращення є актуальною через змін у попиті та обсяг та якість послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції та потребує подальшого вивчення.

### ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є визначення стану транспортної інфраструктури як компоненту системи транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Транспортна система України складається з таких видів транспорту, як залізничний, автомобільний, повітряний, водний і трубопровідний. Залізничний транспорт є невід'ємною частиною Євразійського залізничного комплексу, що має велике значення в сенсі євро

інтеграційних процесів в Україні. Система залізничного транспорту займає друге місце в Європі за вантажообігом та протягом багатьох років займає перше місце по кількості перевезених пасажирів. За даними ДП «Укрзалізниця», експлуатаційна довжина залізниць загального користування складає близько 22,3 тис км, з яких 9,978 тис. км (44,7%) електрифіковано. Найбільша мережа залізниць в Донбасі, Придніпров'ї та західній частині Лісостепу. Найважливішими залізницями, що забезпечують внутрішні зв'язки, є: Донбас – Кривий Ріг, Харків – Сімферополь, Харків – Київ, Київ – Львів, Львів – Одеса, Харків – Херсон, Львів – Чоп. З міжнародних залізничних магістралей основні: Володимир-Волинський – Катовіце, Львів – Краків, Чоп – Прага, Чоп – Будапешт; найбільші залізничні вузли: Київ, Харків, Донецьк, Одеса, Львів, Дніпропетровськ, Фастів, Жмеринка, Козятин та ін.

Обмеження у використанні залізничного транспорту накладаються у вигляді жорсткої прив'язки до інфраструктурних елементів, які не мають подвійного призначення. З точки зору здійснення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції залізничний транспорт переважає у перевезенні засобів захисту рослин, оскільки має відповідні технічні засоби для здійснення перевезень великих партій хімічних речовин та транспортні шляхи відносно віддалені від густонаселених районів, що робить перевезення хімічних речовин залізничним транспортом більш безпечним [10].

Автомобільний транспорт – вид транспорту, який здійснює вантажоперевезення вантажів і пасажироперевезення безрейковими шляхами. Розвиненість автомобільних шляхів робить цей вид перевезень основним на короткі відстані, не зважаючи на високу собівартість перевезень у порівнянні із залізничним транспортом. Обсяги перевезень автомобільним транспортом складають переважну більшість в Україні (не менш ніж 60%). До основних можливостей застосування автомобільного транспорту відносяться розвезення і підвезення вантажів до магістральних видів транспорту, перевезення промислових і сільськогосподарських вантажів на короткі відстані, перевезення місцевого значення, такі як по селу, місту, громаді, району, області, перевезення вантажів для торгівлі та будівництва, сільськогосподарського виробництва [15]. Однак, через нерівномірність у розвиненості інфраструктури транспортного забезпечення виробників сільськогосподарської продукції призводять до нерівномірності у тарифах у різних областях України (таблиця 1).

Таблиця 1.

**Тарифи на послуги із транспортного обслуговування для виробників сільськогосподарської продукції**

| Регіон                    | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Україна</b>            | <b>2.3</b> | <b>2.6</b> | <b>2.8</b> | <b>2.2</b> |
| Вінницька область         | 2.3        | 2.2        | 2.7        | 2          |
| Волинська область         | 4.1        | 3.2        | 2.9        | 3.1        |
| Дніпропетровська область  | 2.4        | 4.7        | 3.7        | 3.8        |
| Донецька область          | 3.8        | 3.3        | 1.8        | 0.2        |
| Житомирська область       | 1.8        | 2.3        | 2.8        | 2.4        |
| Закарпатська область      | 3.8        | 11.5       | 7.7        | 4          |
| Запорізька область        | 2.6        | 3.1        | 3          | 2.7        |
| Івано-Франківська область | 3          | 3.6        | 3.6        | 3.5        |
| Київська область          | 2          | 2.8        | 1.8        | 2.2        |
| Кіровоградська область    | 3          | 2.9        | 3.3        | 2.5        |
| Луганська область         | 2.2        | 1.7        | 1.9        | 1.7        |
| Львівська область         | 1.2        | 1.5        | 2.5        | 2.9        |
| Миколаївська область      | 2.9        | 3.3        | 3.9        | 4.8        |
| Одеська область           | 3          | 3.5        | 3.7        | 6.2        |
| Полтавська область        | 2.4        | 2.9        | 2.8        | 2.8        |
| Рівненська область        | 1.9        | 2          | 2          | 2.3        |
| Сумська область           | 2.1        | 2.8        | 2.9        | 1.8        |
| Тернопільська область     | 2.2        | 2.4        | 2.5        | 2.3        |
| Харківська область        | 2.8        | 3          | 2.6        | 3.6        |
| Херсонська область        | 2.7        | 2.8        | 3.5        | 2.7        |
| Хмельницька область       | 3.1        | 2.9        | 2.9        | 2.8        |
| Черкаська область         | 1.8        | 3.2        | 2.9        | 2.9        |
| Чернівецька область       | 2.5        | 3          | 2.5        | 3          |
| Чернігівська область      | 2.1        | 2.6        | 2.7        | 2.1        |
| м. Київ                   | 2.2        | 3.7        | 3.4        | 3.3        |

Джерело: Державна служба статистики України

Можливо використання автомобільного транспорту на далекі відстані для перевезення швидкокопсувних, особливо цінних товарів, що вимагають швидкої доставки та особливих умов доставки, та які є незручними для перевезення іншими видами транспорту. Наявний стан автомобільних доріг не забезпечує збільшення швидкостей доставки вантажів, їх цілісності, товарного вигляду, зменшення числа і тяжкості ДТП [5]. З точки зору виконання замовлень на транспортне обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, автомобільний транспорт має низку переваг, серед яких доступність до місць розташування виробничих потужностей, розвинені можливості використання автомобільного транспорту у тандемі із спеціалізованою сільськогосподарською технікою.

Морський транспорт відіграє невелику роль у системі перевезення вантажів в Україні. В структурі вантажів переважають: нафта, нафтопродукти, руди металів, кам'яне вугілля, будівельні матеріали. Оскільки портове господарство потребує модернізації, то ефективність використання морського транспорту значно знижується через застарілість цього обладнання. Через існування різних типів суден порти мають свою спеціалізацію, тобто пристосовані до прийому або завантаження певних видів вантажів (лісові, насипні, наливні). Україна розташована в акваторії Чорного моря, головний порт – Одеса, що є універсальним портом із вантажообігом понад 20% вантажообігу морського транспорту України. Другий за значенням чорноморський порт – Чорноморськ. З цих портів транспортується сировина, продукція машинобудування, сільського господарства. Морські порти Херсон і Миколаїв мають важливе значення у системі морського транспорту України.

Річковий транспорт виконує 75% від загального обсягу перевезень на внутрішніх маршрутах, хоча значно поступається залізничному і морському по вантажообігу. У структурі перевезень переважають будівельні матеріали, що складає 96%, а також руди, кам'яне вугілля, нафтопродукти, метал, зерно тощо. Через екологічні проблеми загальна протяжність водних судноплавних шляхів постійно скорочується. До основних водних шляхів належать Дніпро з Десною і Прип'яттю, Південний Буг, Сіверський Донець, Дністер, Дунай. Працює 13 річкових портів, найбільшими з яких є Київ, Черкаси, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Херсон, Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ.

Трубопровідний транспорт дозволяє постачати на великі відстані нафту, продукти її переробки, природний газ. Загальна довжина трубопроводів в Україні – понад 40 тис. км, з яких 87% припадає на газопроводи, а 13% – нафтопродуктопроводи. Найважливіші нафтопроводи, які подають на підприємства вітчизняну нафту: Долина – Дрогобич, Битків – Надвірна, Кочанов – Охтирка, Гнідинці – Прилуки – Кременчук – Херсон.

Транспортна галузь України останнім часом перебуває під впливом негативних явищ. Яка пов'язана із безпекою ситуацією в країні. Загрози для сталого розвитку відображаються на обсягу перевезень, які здійснюються всіма видами транспорту в останні роки [8]. В таблиці 2 наведено інформацію про вантажообіг та пасажирообіг всіма видами транспорту в Україні за період з 2021 по 2023 роки.

Таблиця 2.

**Обсяги перевезення вантажів та пасажирів в Україні за 2021-2023 роки**

| Показник                        | Одиниці виміру | 2021     | 2022     | 2023     |
|---------------------------------|----------------|----------|----------|----------|
| Обсяг перевезених вантажів      | млн.т          | 621,33   | 317,5    | 328,3    |
| Вантажообіг                     | млн.ткм        | 289464,1 | 166731,3 | 163360,4 |
| Кількість перевезених пасажирів | млн.пас.       | 2654,4   | 1600,6   | 2037,6   |
| Пасажирообіг                    | млн.пас.км     | 62787,9  | 31142,8  | 39397,7  |

Джерело: узагальнено за [8]

Стабільно високі показники вантажообігу та пасажирообігу свідчать про розвиненість транспортної галузі в Україні та необхідність її подальшої розбудови та техніко-технологічного оновлення.

Оскільки транспортна сфера має забезпечувати гармонійний розвиток всіх інших секторів економіки, то основним завданням транспортної сфери є стимулювання економіки. Для виконання цього завдання потрібно своєчасне інвестування у розвиток транспортної сфери із урахуванням подальших перспектив розвитку інших галузей економіки. Якісне покращення об'єктів транспортної сфери та транспортних засобів є відправною точкою для стимулювання економіки.

Транспортна сфера має фізично забезпечувати рух вантажів та пасажирів, що потребує створення технічних умов для здійснення цих перевезень [9]. Для створення відповідних умов для транспортування необхідне попереднє вивчення умов здійснення транспортування, що накладає на транспортну сферу умови виконання безпечних та якісно оснащених перевезень. Організовані у такий спосіб фізичні переміщення вантажів будуть сприяти максимальному наближенню виробників до кінцевих споживачів, що має відобразитись на вартості товарів для кінцевих споживачів та опосередковано у вигляді підвищення якості життя споживачів. Максимальне наближення виробників та кінцевих споживачів має також важливе значення для виробників, які можуть безпосередньо від споживачів отримати оцінку споживчих якостей виробів [11].

Специфіка виконання фізичного перенесення вантажів полягає в основі інтеграції, яку забезпечує транспортна сфера для інших секторів економіки. Поглиблення інтеграційних процесів може здійснюватись як на місцевому, так й на регіональному та глобальному рівнях. Ступінь визначення рівня здійснення інтеграції не впливає на вимоги щодо транспортної сфери у здійсненні своєчасних та безпечних фізичних перенесень товарів.

Від структури транспортної сфери дуже суттєво залежить структура економіки в цілому. Якщо для деяких регіонів є певні складнощі з створенням транспортної структури це має значний вплив на економічний розвиток регіону. Та навпаки, якщо транспортна структура в певному регіоні значно розвинена, то для цього регіону можливо додаткове розширення існуючої економічної структури через транспортну привабливість.

Розвиненість транспортної сфери у певному регіоні може слугувати індикатором інвестиційної привабливості регіону, що накладає на транспорт додаткові вимоги щодо потенційних можливостей розвитку транспортної сфери, розширення сфери обслуговування споживачів транспортних послуг та географічного охоплення [4]. Для транспортної сфери надважливим є постійне оновлення інформації щодо можливостей вдосконалення в певному регіоні.

Взагалі, при формуванні завдань, що покладаються на сучасну транспортну сферу, потрібно врахувати багато чинників, що формують основу розвитку економіки, враховуючи при цьому природно-кліматичні та географічні особливості регіонів, для яких ці завдання формуються. Регіональні стратегії розвитку транспортної сфери мають містити аналітичну частину, частину загальних завдань та частину особливих завдань. Аналітична частина регіональної стратегії розвитку транспортної сфери складається з загального опису існуючої транспортної системи, опису транспортних шляхів, які є в наявності в регіоні, та їх технічного стану, опис супутніх інфраструктурних об'єктів із визначенням потреби, або відсутності потреби у оновленні. Також в аналітичній частині потрібно надати інформацію про природно-кліматичні умови з обов'язковим аналізом температурних коливань та рівня опадів, їх характером та дослідити періодичність їх наявності. Також в аналітичній частині має бути проведений аналіз перевезень вантажів та пасажирів, вивчені умови, що впливають на кількість виконаних перевезень. Особливу увагу в аналітичній частині слід приділити вивченню рухомого складу транспортних засобів, їх кількісному та якісному складу. Оскільки транспортна сфера здійснює обслуговування функціонування інших галузей економіки, то аналітична частина регіональної стратегії розвитку транспортної сфери має містити загальну характеристику потенційних споживачів транспортних послуг, наближену потенційну потребу у здійсненні фізичних переміщень вантажів у майбутніх періодах [14].

## ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

### І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Сутність транспортної інфраструктури в процесі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції полягає у забезпеченні максимально доцільного логістичного забезпечення виробників в залежності від місць розташування виробничих та переробних потужностей, можливостей дотримання санітарно-гігієнічних умов транспортування та зберігання товарів сільськогосподарського виробництва.

Для забезпечення логічності та послідовності розвитку регіону та країни в цілому потрібно узгодити завдання, які покладаються на транспортну сферу регіону із завданнями, які мають бути досягнуті в рамках реалізації інших діючих стратегій розвитку. В процесі узгодження стратегій можливо виявлення черговості завдань, які покладаються на сучасну транспортну сферу з боку інших секторів економіки. Особливе значення має забезпечення транспортного обслуговування

виробників сільськогосподарської продукції, оскільки від якісного виконання цього типу перевезень залежить стан продовольчої безпеки не тільки в Україні, але й багатьох країнах світу.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Висоцька, М. (2024). Авіатранспортна галузь як базовий елемент національного господарства та системи міжнародних економічних відносин. *Український журнал прикладної економіки та техніки*, 111–117. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-1-18>
2. Галькевич, М. (2020). Формування конкурентних переваг транспортної галузі: світовий досвід. *Інфраструктура ринку*, 13–18. <https://doi.org/10.32843/infrastruct49-3>
3. Гончарова, І. (2023). Моделювання ланцюгів поставок як основа функціонування транспортної інфраструктури об'єднаної територіальної громади. У *IX Дунайські наукові читання «Українська Бессарабія як модель полікультурного розвитку держави»*: збірник наукових праць (с. 5–11). Ізмаїл: РВВ ІДГУ; ІРБІС. [http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/02/%D0%94%D1%83%D0%BD.%D1%87%D0%B8%D1%82.\\_2023.pdf](http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/02/%D0%94%D1%83%D0%BD.%D1%87%D0%B8%D1%82._2023.pdf)
4. Євтушенко, В., Шуба, Т., Цвятко, Л., Попкова, Д. (2023). Стан та перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*, 316(2), 117–120. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-316-2-17>
5. Заборський, Л., Шапошніков, Д. (2024). Транспортне забезпечення українського зернового експорту. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. [https://econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2024/35\\_74\\_3/3.pdf](https://econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2024/35_74_3/3.pdf)
6. Загірняк, Д. М., Залуніна, О. М., Чумакова, А. Г. (2021). Забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг. *Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського*, 1(126), 17–21. <https://doi.org/10.30929/1995-0519.2021.1.17-21>
7. Каличева, Н., Маслова, В. (2020). Удосконалення транспортного обслуговування як фактор забезпечення товарних характеристик продукції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*, 69, 128–134. <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/3180/1/Kalicheva.pdf>
8. Кальченко, О., Белорус, А. (2021). Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. *Проблеми і перспективи економіки та управління*, 2(26), 99–107. [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2021-2\(26\)-99-107](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2021-2(26)-99-107)
9. Кирлик, Н. (2021). Глобальні тренди розвитку транспортно-логістичних послуг. *Актуальні проблеми економіки*, 3(237), 53–59. <https://doi.org/10.32752/1993-6788-2021-1-237-53-59>
10. Коваль, В. В., Меркулов, М. М., Кравченко, М. С., Гончарова, І. М. (2024). Система управління трансформацією логістичної діяльності підприємств на засадах цифрової економіки та екологічного регулювання. *Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту*, 1(31), 220–234. [https://doi.org/10.58253/2078-1628-2024-1\(31\)-018](https://doi.org/10.58253/2078-1628-2024-1(31)-018)
11. Ковтун, Т. А., Сомкова, Т., Ковтун, Д. К. (2021). Огляд історії та міжнародного досвіду розвитку транспортно-логістичних центрів. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*, 3(76), 29–45.
12. Копилова, В. О., Пічугіна, Ю. В. (2024). Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. *Причорноморські економічні студії*, 92–97. <https://doi.org/10.32782/bses.86-15>
13. Круглов, В. (2024). Взаємодія державного і приватного секторів у розвитку транспортної інфраструктури. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*, 3, 53–58. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2024.3.8>
14. Лелеченко, А. (2020). Утвердження екологічного імперативу у прийнятті управлінських рішень як основи для ініціювання еколого-орієнтованих інновацій сталого розвитку. *Публічне управління і адміністрування в Україні*, 58–62. <https://doi.org/10.32843/2663-5240-2020-17-10>
15. Павлов, К. В., Павлова, О. (2020). Інноваційно-інвестиційний потенціал транспортної галузі України. *Український журнал прикладної економіки*, 17–24. [http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2020/09/ujae\\_2020\\_r01\\_a2.pdf](http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2020/09/ujae_2020_r01_a2.pdf)
16. Радченко, О. П. (2024). Застосування статистичного аналізу в оцінюванні розвитку транспортної галузі України. *Економіка. Фінанси. Право*, 46–49. <https://doi.org/10.37634/efp.2024.1.9>
17. Чобіток, В., Літвінчик, С. (2024). Системи інформаційного забезпечення транспортної логістики в підприємницькій діяльності. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*, 14–21. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-332-2>

## REFERENCES:

1. Vysotska, M. (2024). Aviatransportna haluz yak bazovyi element natsionalnogo hospodarstva ta systemy mizhnarodnykh ekonomichnykh vidnosyn [The air transport industry as a basic element of the national economy and the system of international economic relations]. *Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky ta tekhniky*, 111–117. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-1-18> [in Ukrainian].
2. Halkevych, M. (2020). Formuvannya konkurentnykh perevah transportnoi haluzi: svitovyi dosvid [Formation of competitive advantages in the transport industry: global experience]. *Infrastruktura rynku*, 13–18. <https://doi.org/10.32843/infrastruct49-3> [in Ukrainian].
3. Honcharova, I. (2023). Modeliuvannya lantsiuhiv postavok yak osnova funktsionuvannya transportnoi infrastruktury obiednanoi terytorialnoi hromady [Supply chain modeling as a basis for the functioning of the transport infrastructure of the united territorial community]. In *IX Dunaiski naukovi chytannia "Ukrainska Bessarabiia yak model polikulturnoho rozvytku derzhavy": zbirnyk naukovykh prats* (pp. 5–11). Izmail: RVV IDHU; IRBIS. [http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/02/%D0%94%D1%83%D0%BD.%D1%87%D0%B8%D1%82.\\_2023.pdf](http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/02/%D0%94%D1%83%D0%BD.%D1%87%D0%B8%D1%82._2023.pdf) [in Ukrainian].
4. Yevtushenko, V., Shuba, T., Tsvyatk, L., Popkova, D. (2023). Stan ta perspektyvy rozvytku rynku lohistychnykh posluh v Ukraini [State and prospects for the development of the logistics services market in Ukraine]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnogo universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky*, 316(2), 117–120. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-316-2-17> [in Ukrainian].
5. Zaborskyi, L., Shaposhnikov, D. (2024). Transportne zabezpechennia ukrainskoho zernovoho eksportu [Transport support for Ukrainian grain export]. *Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Seriya: Ekonomika i upravlinnia*. [https://econ.vernadskeyournals.in.ua/journals/2024/35\\_74\\_3/3.pdf](https://econ.vernadskeyournals.in.ua/journals/2024/35_74_3/3.pdf) [in Ukrainian].
6. Zahirniak, D. M., Zalunina, O. M., Chumakova, A. H. (2021). Zabezpechennia konkurentospromozhnosti transportnykh posluh [Ensuring the competitiveness of transport services]. *Visnyk KrNU imeni Mykhaila Ostrohradskoho*, 1(126), 17–21. <https://doi.org/10.30929/1995-0519.2021.1.17-21> [in Ukrainian].
7. Kalycheva, N., Maslova, V. (2020). Udoshkonalennia transportnogo obsluhovuvannya yak faktor zabezpechennia tovarnykh kharakterystyk produktii [Improvement of transport services as a factor in ensuring product characteristics]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 69, 128–134. <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/3180/1/Kalicheva.pdf> [in Ukrainian].
8. Kalchenko, O., Belorus, A. (2021). Suchasni problemy rozvytku transportnogo sektoru Ukrainy [Current problems of development of Ukraine's transport sector]. *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*, 2(26), 99–107. [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2021-2\(26\)-99-107](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2021-2(26)-99-107) [in Ukrainian].
9. Kyrlik, N. (2021). Hlobalni trendy rozvytku transportno-lohistychnykh posluh [Global trends in the development of transport and logistics services]. *Aktualni problemy ekonomiky*, 3(237), 53–59. <https://doi.org/10.32752/1993-6788-2021-1-237-53-59> [in Ukrainian].
10. Koval, V. V., Merkurov, M. M., Kravchenko, M. S., Honcharova, I. M. (2024). Systema upravlinnia transformatsiiei lohistychnoi diialnosti pidpriemstv na zasadakh tsyfrovoy ekonomiky ta ekolohichnogo rehuliuвання [The management system of logistics activity transformation based on digital economy and environmental regulation]. *Visnyk Skhidnoieuropeiskoho universytetu ekonomiky i menedzhmentu*, 1(31), 220–234. [https://doi.org/10.58253/2078-1628-2024-1\(31\)-018](https://doi.org/10.58253/2078-1628-2024-1(31)-018) [in Ukrainian].
11. Kovtun, T. A., Somkova, T., Kovtun, D. K. (2021). Ohliad istorii ta mizhnarodnogo dosvidu rozvytku transportno-lohistychnykh tsentriv [Review of history and international experience in the development of transport and logistics centers]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannya na transporti*, 3(76), 29–45 [in Ukrainian].
12. Kopylova, V. O., Pichuhina, Yu. V. (2024). Problemy ta perspektyvy rozvytku transportno-lohistychnykh system Ukrainy [Problems and prospects of development of Ukraine's transport and logistics systems]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, 92–97. <https://doi.org/10.32782/bses.86-15> [in Ukrainian].
13. Kruhlov, V. (2024). Vzaiemodiia derzhavnogo i pryvatnogo sektoriv u rozvytku transportnoi infrastruktury [Interaction between public and private sectors in the development of transport infrastructure]. *Dniprovskiyi naukovyi chasopys publichnogo upravlinnia, psykholohii, prava*, 3, 53–58. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2024.3.8> [in Ukrainian].
14. Lelechenko, A. (2020). Utverdzhennia ekolohichnogo imperatyvu u pryiniatti upravlinskykh rishen yak osnovy dlia initsiuvannya ekoloho-orientovanykh innovatsii staloho rozvytku [Establishing the ecological imperative in decision-making as a basis for initiating environmentally oriented innovations for sustainable development]. *Publichne upravlinnia i administruvannya v Ukraini*, 58–62. <https://doi.org/10.32843/2663-5240-2020-17-10> [in Ukrainian].
15. Pavlov, K. V., Pavlova, O. (2020). Innovatsiino-investytsiinyi potentsial transportnoi haluzi Ukrainy [Innovation and investment potential of Ukraine's transport industry]. *Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky*, 17–24. [http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2020/09/ujae\\_2020\\_r01\\_a2.pdf](http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2020/09/ujae_2020_r01_a2.pdf) [in Ukrainian].
16. Radchenko, O. P. (2024). Zastosuvannya statystychnoho analizu v otsiniuvanni rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy [Application of statistical analysis in assessing the development of Ukraine's transport industry]. *Ekonomika. Finansy. Pravo*, 46–49. <https://doi.org/10.37634/efp.2024.1.9> [in Ukrainian].
17. Chobitok, V., Litvinchuk, S. (2024). Systemy informatsiynoho zabezpechennia transportnoi lohistyky v pidpriemnytskii diialnosti [Information support systems for transport logistics in entrepreneurship]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnogo universytetu. Ekonomichni nauky*, 14–21. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-332-2> [in Ukrainian].

---

## TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A COMPONENT OF THE TRANSPORT SERVICE SYSTEM FOR AGRICULTURAL PRODUCT PRODUCERS

IVANCHENKOVA Larysa<sup>1</sup>, LAGODIIENKO Volodymyr<sup>1</sup>,  
BABAN Tetiana<sup>2</sup>, BURTSEV Oleksandr<sup>1</sup>, GORODETSKA Tetiana<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Odesa National University of Technology

<sup>2</sup>State Biotechnological University

*This article explores the distinctive aspects of transport infrastructure as an integral element within the broader transport service framework tailored for agricultural producers. It delves into an analysis of the overall condition of Ukraine's transport system, highlighting regional variations in cost indicators associated with transport services provided to agricultural enterprises. Furthermore, the study addresses key factors influencing transportation safety levels across various modes of transport, emphasizing their unique characteristics and implications for producers in the agricultural sector. Given that all forms of transport play a crucial role in delivering services to agricultural producers, the outlined characteristics can serve as valuable benchmarks in developing more robust strategies for enhancing transport support. This is particularly important in regions where agricultural activities exhibit varying levels of fragmentation. Particular attention is paid to the different levels of accessibility of agricultural producers in different regions of the country, as evidenced by significant differences in tariffs for transport services for agricultural producers, which are stable. Since the tariff policy in the field of transport services affects the prices at which consumers receive agricultural products, this is reflected in the population's food security. Strategic planning based on these characteristics can facilitate the optimization of transport services, ensuring higher quality and more reliable user access. As transport infrastructure continues to evolve and improve, it becomes essential to carefully consider the diverse needs and preferences of the vast array of transport service consumers. Integrating these distinct requirements into the framework of modernization strategies will significantly contribute to the progressive transformation of the transport sector, ultimately leading to more tailored and efficient solutions that address specific regional and industry challenges.*

*Keywords: infrastructure, logistics activities, transport services, agricultural products, transport system, tariffs, agriculture, plant protection products.*